DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE

Le Casse Pensioni Ferroviarie in EUROPA

DI CESARE POZZO

Ritornando all'attacco

Siccome a noi pare che l'Assemblea di Roma abbia gettato il germe di un'opera feconda di utilità indiscutibili, sollevando la quistione dell'intercettamento delle bilance e della fraudolente rifornitura delle materie di consumo delle locomotive, e altre di non minor valore, quali: l'esclusione dei manovali dalla carriera di Macchinista e il miglioramento dei nostri superiori immediati, ed altre riforme annesse, tutte atte a migliorare le condizioni morali della classe; siccome molti fatti compiutisi in questi ultimi mesi, e gli scritti dei piu distinti compagni, vengono ad assicurarci che l'ardita idea, — per mero pregiudizio rimasta per troppo tempo nelle coscenze — acquistò le simpatie dei più, noi, còn vivissima soddisfazione, registriamo che il manipolo di due mesi fà, è per divenire esercito vero, forte, potente.

A prova palese delle nostre parole, sottoponiamo volontieri alla considerazione del lettore alcuni scritti di intelligenti colleghi, i quali spontaneamente, vennero ad iscriversi nelle nostre file.

Il Collega **Servida Enrico** ci scrive per dirci che ha letto con vivo interesse quanto abbiamo fin qui pubblicato, e esternandoci la sua soddisfazione e l'opinione sua personale che cioè: l'impresa nostra sebbene buona ed utile, si farà ardua essendoche, tocca nel vivo certe piaghe, scuote taluni, usi a veder passare inconsiderate le inoneste azioni che tuttodì vanno compiendo, e perciò susciterà rancori, odii, e, se potessero riuscire a mandarle in effetto, basse vendette.

« Ma l'essere opera utile — prosegue il Servida — vuol dire impiegare nel miglior modo possibile l'opera dell'intelletto, e, poichè il dado è gettato, e se il personale pretende con giusta ragione il rispetto dei suoi legittimi diritti, cominci a far vedere che sa occupare degnamente il posto assegnatogli e mantenersi all'altezza della sua missione, e perciò, se vi ha del pudrico — come in Danimarca — si pensi, e seriamente, a spazzarlo via »

« Una classe intera, non deve subire le conseguenze di fatti compiuti da pochi disonesti e perciò, se si è pensato a muovere guerra a chi trae a inganno l'Amministrazione coll'abusare delle bilance, e colla frode nel prelevamento del combustibile, olio ecc. allo stesso, identico scopo, bisogna accingerci e alzare tutto, per quanto largo, il velo, e mettere totalmente a nudo le moltiformi magagne, e mostrare quanto male facciano coloro che, alimentandola o tollerandola, mantengono — interessati o nò — la vergognosa camorra nelle Officine - Doposito, stabilendo una quasi convenzionale tariffa di compensi per ogni eventuale riparazione da eseguirsi alle locomotive. »

« E non meno allarmante è il fatto che taluni, corrompono i Capi immediati, per ottenere che si affretti la loro carriera, appoggiandosi ad arte e proposito deliberato, a chi indecorosamente, per venalità li asseconda; e in questo modo, con disgusto dell'onesto, del vero capace ed abile, con danno manifesto del prestigio dell'alta superiorità, con enorme scapito del servizio, sale chi può e immobile come statua, rimangono molti buoni e veramente degni della massima considerazione. »

« Ed è non solo giusta, ma doverosa guerra, quella cbe si volle opportunamente muovere all'intemperanza, che se è riprovevole in tutte le gradazioni sociali, è altamente biasimevole e incompatibile tanto, da trasformarsi in atto crìminoso pel Macchinista. »

« E sebbene sia cosa di minore entità, non bisogna, dimenticare quelli individui, dalle zingaresche abitudini,

i quali, sebbene afferrino tutte le circostanze per censurare vivamente la superiorità e i Capi immediati, per le condizioni di pulizia di certi dormitoi, non esitano poi di coricarsi sudici, a detrimento del loro decoro, in aperta contraddizione colle loro prediche, con poco, o meglio, punto riguardo verso i Colleghi che dovranno servirsi della stessa branda. Altri ancora meritano di essere severamente redarguiti, quando fanno del dormitoio la sala di conversazione, disturbando inopportunamente coloro che giaciono e riposano. » (1)

Rimediando a tutti questi mali, a questi ostacoli, il collega Servida, crede ne verrà di conseguenza rialzato il morale della classe, nel tempo stesso che si appagheranno completamente le esigenze dell' Amministrazione, come quella che sottostà ai danni che gli derivano dai fatti che egli deplora e, nel tempo stesso, il personale delle locomotive, che quasi è l'emblema del commercio, sarà quale deve essere, a più alto, dignitoso livello.

E così egli conclude: « E se dopo di eserci eretti a giudici di noi stessi, volonterosamente coaudiovati dalle Amministrazioni, arriveremo al livello morale cui noi vedremmo volontieri la nostra classe, sono persuaso che l'Onorevole Superiorità non ce ne porterà rancore, ma meglio stimandoci, vorrà infine concedere quelle miglioríe che spargerebbero tosto un'onda di buon umore nel personale che tanta influenza ha nell'andamento del servizio e porta ad esso il più largo contingente di vitali interessi. »

Noi all'amico Servida, porgiamo sincere congratulazioni, perchè le sue idee, sono in massima, le nostre, e lo ringraziamo per il valido appoggio ch'esso, colla sua cooperazione, ci offre. Ma crediamo però dovergli dire, che il programma tracciato dalla Assemblea di Roma, non è di facile, ne di immediata attuazione, e ancora per-

---

(1) Questa raccomandazione la rivolgiamo particolarmente al signor **Recrosio** di Torino, che dovemmo vivamente rimproverare or non é molto in Alessandria.

chè, a meno di cadere nell' utopia, fosse pure la più generosa, non sapremmo sperare un mondo, un popolo, una società, una classe perfetta.

Proponiamoci dunque di imitare l' argentea goccia d' acqua che perseverantemente batte sul macigno e lo sposta, col modesto intento di migliorare una classe che, per i suoi stessi difetti, non siede così in alto come l'importanza delle attribuzioni affidategli gli ha assegnato. Ciò, è meta sufficiente a coronare l'opera da poco intrapresa da una salutare reazione che si è posta, audacemente decisa, dinanzi alla colpa e all'errore — che si vogliono distruggere — per edificarvi la rettitudine e la ragione; e, sopra tutto, intanto, studiamo assieme il modo pratico di schivare o vincere gli ostacoli che erigonsi a difficoltà all'attuazione del nostro concetto.

Perchè, non bisogna dimenticare che difficoltà di qualche importanza si sono già presentate e danno a pensare seriamente prima di accingersi a vincerle, tant' è la complicazione ch' esse presentano.

Se noi, per esempio, fossimo tanto imprudenti da spingerci a scrivere, cho a Verona, alcuni compagni hanno colto flagrante, colle valvole della locomotiva manomesse, un Macchinista; che a Pontedecimo un Macchinista ed un Fuochista vennero sorpresi mentre rifornivano fraudolentemente il **tender** di carbone, che un fatto simile si è verificato a S. Pierdarena, e, in luogo vicino a Novara. Se noi osassimo affermare che A. B. C. afferrano tutte le occasioni — onomastici, natalizi, capo d'anno ecc. — per esprimere, con l' eloquenza che non è quella di Cicerone, nè del suo emulo moderno Castellar, ma più convincente e persuasiva, perchè a base di regali, godendosi, doveroso contraccambio, i facili favori e le grazie dei capi immediati e per diretta conseguenza, la considerazione dell'alta superiorità, cui vengono presentati quali modelli .... del genere; se ci accingessimo a dire, che fra gli stessi Fuochisti delle scuole, per i quali si esigono le qualità d'Operaio meccanico, ve ne sono alcuni ch' erano sarti

merciai, camerieri, e che altro si voglia, perchè chi ha il dovere di sorvegliare non invigila, e, non di rado, non vuole invigilare, che sovente, i capilavori cui essi sono chiamati a produrre, saggio della personale capacità, sono preparati, o perfezionati, dagli stessi Operai delle officine e non dai candidati. Se noi fossimo tanto temerari da sostenere che molti capi immediati si studiano di afferrare i fuscelli, per lasciarsi sfuggire le travi; che vi è chi corrompe, e si lascia corrompere, per avere del carbone ed olio; che non manca chi non isdegna mendicare, o peggio, dell'olio dagli untori; che non di rado, col consenso dei signori Gerenti, le materie prelevate da uno passano sul **tender** dell'altro Macchinista, che combustibile ed olio economizzato (?) oltre il limite massimo stabilito, da Macchinisti adetti alle manovre, possa sui **tender** di Macchinisti di turno, e cento altri intrighi sostituiscono impunemente i regolamenti del servizio emanati dai Superiori Uffici; se apertamente proclamassimo avvenuti i tanti fatti, quelli da noi, a modo d'esempio accennati, corressimo rischio di essere espressamente richiesti onde fornirne le prove, prove che noi, molto probabilmente, non sapremmo deciderci di fornire.

Egli è perciò partito migliore, per ora, quello di sospingere le Amministrazioni a coaudiovarci nel progredire delle riforme invocate, senza indicare persone, e valersi di tutta l'autorità, intelligenza, energia e perseveranza per avere il più largo, volonteroso e sollecito appoggio dei compagni perchè ci aiutino nell'estrinsecazione di tutte quelle facoltà che la classe dispone. Però già soddisfatti del valido appoggio dei compagni che con noi cooperano validamente, vorremo poter ottennere dalle Amministrazioni quell'ajuto cui nessuna ragione potrebbe indurle a negarci. Non spingiamo troppo le nostre domande: si tratta semplicemente che esse rinnovino, a chi di ragione, e sotto comminatoria di severissime misure di rigore, l'ordine altre volte impartito, che cioè: le locomotive devono essere rifornite alla presenza dei Gerenti o Capi-squadra che li rappre-

sentano, che il combustibile, od altro, non possa essere caricato altrimenti che sul **tender** della macchina guidata da chi stacca il bono, che il bono debba assolutamente essere staccato per le sole quantità realmente prelevate.

E ripartire tali ordini, coll'ingiunzione dell'esatta osservanza, non omettendo di raccomandare che il libro del bono, appartenga al Macchinista prelevante le materie e non ad altri.

Ed è pure sentito il bisogno di frequenti visite alle bilancie laonde scoprire le tracce dell'intercettamento che, o sotto il cavalletto o nei bordi degli astucci per avventura si riscontrassero, applicando, al caso, pronte e severissime punizioni.

È poco ma sufficente per un primo passo.

Anche i Fuochisti subiscono l'influenza del risveglio, di quel soffio di progresso che s'avanza impettito, beneficando.

Uno di essi, da Foggia, ci scrive per dichiararci che gli scritti pubblicati da questa Presidenza, e le idee propugnate dall'Assemblea di Roma e validamente da noi sostenute e dagli amici Cortesi, Schiara, Bascherini ed altri, non possono non essere condivise da tutti gli uomini di senno e che hanno in cuore onesti sentimenti.

Egli riconosce, con noi, che la causa maggiore onde deriva il nostro malessere sta: nella mancanza di concetto morale che è quanto dire, di educazione, indi prosegue:

« Per avere un'abile e coscenzioso Macchinista egli deve possedere le capacità come Operaio e quella coltura che gli può permettere di comprendere tutte le delicatezze, le difficoltà e la responsabilità del posto che occupa.»

« Ma presentemente non è così, perciò occorre purgare la classe, abbandonando l'usato sistema di promovere i semplici manovali, gente di nessuna coltura, a Fuochisti, indi a Macchinisti, per esigere che il Fuochista per capacità e coltura scelto fra i migliori Operai, compia lodevolmente il tirocinio richiesto dai regolamenti,

abbia diritto e venga ammesso all'esame e questo sia fatto con scrupolosa regolarità, attenendosi ad un programma stabilito; e quando infine i Macchinisti verranno scelti fra i migliori concorrenti, allora solamente si otterrà il migliramento della classe perchè composta dei più capaci e degni delle manzioni affidategli, e di convenienza maggiore per le Amministrazioni.

« Chi lo crederebbe che oltre alla dura condizione del Fuochista egli deve attendere, col sistema attuale, praticato dall'Adriatica, il 33° od il 34° anno di età per essere Macchinista? Lo dimostrerò brevemente: »

« I regolamenti dispongono che l'Operaio che si dedica alla nostra carriera non può uscire dall'officina prima dell'età di 20 anni; a quest'età incontra l'obbligo di leva e ritorna a 23 anni, dovrà fare un'altro anno almeno di officina, ed aggiungendolo al primo anno di Fuochista avrà anni 25. Altri 6 anni dovrà attendere perchè giunga il turno che ammette la sua classe agli esami di Macchinista, giungendo così a 31 anni, (quest'anno almeno nelle Meridionali, sono ammessi quelli che ebbero la qualifica nel 1883) per essere Fuochista approvato, ed unendovi almeno altri due anni per avere la nomina stabile si giungerà a 33 anni Macchinista col lauto stipendio di L. 110 al mese. Ed a quell'età incomincia a far parte della Cassa pensione; e la costituzione fisica, in ispecie col servizio d'oggi, permetterà a tutti di fare almono 20 anni per godere dei benefici che essa offre ai suoi associati? Io credo di nò.»

Di lettere simili, e di simili dichiarazioni, ne abbiamo al di sopra di ogni possibile aspettazione, ond'è che, noi, senza darvi posto a tutte, concludiamo con una raccomandazione: Ogni compagno che associa le sue alle nostre idee, sia un gregario della causa comune; come tale, propaghi il concetto dominante, concilî, uniformi i criteri altrui ai suoi, persuada gli avversari, moltiplichi i gregari, e quando la massa, sarà compatta e uno il concetto la classe dei Macchinisti ferroviari, avrà conseguito il posto che, la moderna civiltà che l'ha generata, le ha da tempo giustamente preparato.

DOPO I CONFRONTI

In uno scritto recente abbiamo espressa la modesta opinione nostra intorno all'applicazione dell'Ordine Generale N. 88 dell'Agosto a. c., emanato dalla Compagnia esercente le ferrovie Meridionali, ed era frutto di accurato scandaglio e opportuno confronto colle vecchie norme.

Il nostro avviso non piacque a qualche amico nostro, che ci scrive confutandolo. L'Ordine Generale N. 88 — così si esprime l'amico Cortesi — se come assennatamente venne affermato nel pregievole articolo, " *Utili Confronti* ,, accenna ad un miglioramento pei Macchinisti nominati dalla cessata Amministrazione, non si deve però passare sotto silenzio il danno rilevante che in forza del suaccennato Ordine di servizio, ne vengono a risentirne i Macchinisti di nomina Àdriatica, ai quali, pel disposto dell'Art. 22, vien tolto il premio di buona conservazione della locomotiva senza il vantaggio delle L. 12 mensili accordate ai primi »

« Animato come di dovere dal principio che deve guidarci nella lotta alla quale ci siamo accinti e che deve unire tutti i componenti il sodalizio col ben noto principio « *Uno per tutti, tutti per uno* » non posso passare sotto silenzio tale lacuna che potrebbe dar motivo a brusche ed ingiuste censure. »

Anche il collega Poli si duole così:

« L'Ordine Generale N. 88 in luogo di essere un miglioramento, come vien detto nel Bollettino N. 2, è per mè un danno grave ed indiscutibile, perchè non solo leva il premio pel buon mantenimento delle locomotive, che mi fruttò lo scorso anno di L. 233,80, ma non mi dà nessun assegno mensile; più mi leva ancora la pernottazione

quando sono di riserva al mio Deposito, pernottazione che cessò soltanto col 1 Luglio 1888. »

E il Rappresentante Favaro, pur riconoscendo esatte le cifre da noi osposte « crede che riuniti assieme tutti i vantaggi offerti dal citato Ordine, siamo inferiori ai danni che la sua totale applicazione accagiona. »

« Infatti, egli dice, l'assegno personale mensile stabilito in L. 12 destinato a compensare l'abituale premio chilometrico annuale, come Lei espone, presenta un vantaggio annuo di L 41.—; ma esso è esclusivo ai Macchinisti di nomina A. I. e dal quale sono esclusi i ff. della stessa Amministrazione che passati, con le Convenzioni, al servizio dell'Adriatica, questa li ha nominati Macchinisti. »

« Considerando che il beneficio del premio chilometrico annuale, lo godevano essi pure, mentre sono stati esclusi dal godere dell'assegno personale mensile, che gli è stato ridotta da L. 2,80 a sole L. 2.— la pernottazione, non gli viene più corrisposta quando prestano servizio di riserva in residenza, io li considero danneggiati. »

L'Amico Favaro si ferma poi a considerare, che sebbene un ordinanza superiore alle Sezioni le preavvisasse che l'ammontare complessivo del premio per risparmio del combustibile non doveva diminuire, invece i risultati pratici comprovano che, proporzionatamente al lavoro sviluppato, sono inferiori. Ma noi, su questo punto non abbiamo aperta bocca, perciò non lo seguiremo.

Per debito d'imparzialità abbiamo fatto posto alle confutazioni dei nostri amici ai quali noi dobbiamo breve risposta.

Sappino essi, che manteniamo ferme le cifre e le conclusioni nostre contenute nello scritto “ *Utili Confronti* „ come quelle che comprovano migliormente i fatti e che ci sembrano indiscutibili, pur riconoscendo che il trattamento fatto ai Macchinisti di nomina Meridionale, ma di provenienza Alta Italia, risentano lieve danno. E, se ciò tacemmo, non fu, perchè ci sia sfuggita la considerazione — e Favaro deve renderci questa giustizia — ma

perchè ci parve inopportuno, allora, muovere memento all'Amministrazione, che mostrava di beneficare un migliaio di agenti, scuotendo lievemente gli interessi di una cinquantina.

Per quello spirito di solidarietà indispensabile per l'unità di una classe, avremmo bramato, ancora per poco, il silenzio per dir poi: abbiamo taciuto, sebbene danneggiati, perchè il beneficio degli altri, fu godimento nostro e auspicio di miglior avvennire per noi.

Diciamo il nosto pensiero, ma ci giustifichiamo pienamente le ragioni che spingono i nostri amici a far sentire i loro lamenti, pei quali facciamo augurio siano appagati.

Un'ultima parola dedicata all'amico *Favaro*.

I confronti fra le norme passate presenti o future, se possono concorrere a illuminarci, talvolta, più che il pensiero non sappia, questa legge non ha alcun valore, se pretendesi applicarla alla complicata quistione degli assegni.

Le oscillazioni frequenti, le continue fluttuazioni, la mancanza assoluta di una norma fissa che regoli e precisi le misure degli assegni e, diciamolo pure, le difficoltà di applicazione; le differenti qualità dei combustibili e dell'olio, le variazioni climatiche ed altre cause ancora, non ci permettono di entrare in una discussione seria con chichessia; perchè ci si presentano mille prove differenti quali, per esempio, uno stesso Gruppo di locomotive che guadagna 150 lire al mese, cadauna, a Torino, con soli 150 minuti di ricupero e 3000 chilometri, mentre a Livorno percorse 5000 chilometri e ricuperò 350 minuti — dato per entrambi un'ugual numero di assi trainati. E abbiamo ancora altri esempi con disparità enorme negli assi, nei chilometri percorsi, minuti ricuperati, quantità economizzati, ma uguali guadagni.

Il sistema di retribuzione col mezzo dell'economia, è il più ingegnoso che mente potesse partorire: stimola l'egoismo, affila l'arguzia, induce a lavorare con ecce-

zionale perseveranza, consiglia a raddoppiare l'energia e l'attività, fà dell'uomo, quel moto perpetuo — vita natural durante però — che la scienza e la mente non ha trovato ne troverà mai.

I risultati: i milioni che entrano.... nelle Casse delle grandi Amministrazioni, e le 400 lire al mese che noi, secondo l'indimenticabile Cav. *Lampugnani,* tranquillamente ci godiamo.

Ma noi, talvolta, non sappiamo tacer nulla, e però, appalesando tutto il nostro pensiero diciamo ancora all'amico *Favaro:* che se i confronti tra le vecchie e le nuove norme ci persuasero delle migliorie del presente, ci hanno insegnato a considerare il sentito peggioramento che ne deriverà alle condizioni generali della classe, che l'Adriatica prepara all'elemento giovane, appunto perchè, le condizioni dei suoi Macchinisti, di quelli che ereditò, specialmente i ff. dall'Alta Italia e quelli che assumerà, sono quelle che, avranno vigore per un periodo maggiore di anni.

Ma vuol dire che la gioventù ha il sangue ardente, e, speriamo che non si disponga a lasciarselo innaffiar troppo.

Lo dissimo altrove: può darsi che voi dell'Adriatica siate stati turlupinati, e non beneficati.

Se fosse così, il sistema seguito dai suoi padroni, caro *Favaro,* è deguo di passare ai posteri accanto a quelli usatì dai nostri buoni alleati, i tedeschi, nei giorni del loro indimenticabile dominio delle nostre migliori provincie.

che seriamente gli riguardano è respinto o gli vien detto che la persona cercata è occupata o ossente. »

« Cosi passano i mesi, cosi il personale viene sfruttato e deriso, così la reputazione di un Macchinista viene cancellata dopo il trattato delle convenzioni. Dico che la maggior parte sono ridotti alla miseria pel derisorio assegno dato alla Macchina, e mentre per lo avanti questo assegno rimaneva quale coefficente costante, quale diritto, ora si calcola come sogno numerico, ambulante accresciuto o diminuito a seconda della disposizione del Capo servizio. »

« Venendo al fatto si sà ormai positivamente che la media delle economie mensili, (risparmio cembustibili, materie grasse, chilometraggio e minuti guadagnati) la media, dico, data dal complesso ai Macchinisti del Deposito di Napoli non deve mai superare le L. 70. Nei mesi che viene diminuita va fino a L. 55. Mi spiego: sù 105 Macchinisti che conta questo Deposito è dato mensilmente di premio, sull'assegno variabile, dalle L. 5775 a 7350, non più. »

« Ne viene di conseguenza — ammesso che ogni Macchinista riceva la media dell'assegno cioè 60, 65, o 70 lire, che dopo avere percorso 6000 chilometri — che egli dovrebbe ricevere appena l'indennità del chilometraggio. E i minuti guadagnati, e il risparmio combustibile da che sono indenizzati? »

« Mi vergogno a dirlo, ma è vero, che alcuni questo mese hanno ricevute chi 9, chi 11 lire, sebbene abbiamo viaggiato tutto il mese coi treni merci. È giustizia questa.?

« Si viaggia nella 4ª zona sulla linea di Metaponte, si stà fuori dal domicilio 25 giorni al mese, si fanno sempre da 5 a 6 mila chilometri, e si riceve in compenso si poco. Siete rimasto in debito col carbone corrisposto, bisogna star zitti. E che dire di più, se ce ne viene assegnato così meschinamente da dover ogni mese trovarsi in debito di 7 od 8 tonnellate? »

« Non può assolutamente durare così, ridurranno il lavoratore a divenire cattivo per forza, per quanto sia

di animo imbelle; mal ricompensato in aggiunta così avvilito, si scuote, si rende ragione della sua schiavitù e si ribella. »

« Veniamo a parlare sulle ingiuste modificazioni di alcuni articoli dopo le famose convenzioni. »

« I chilometri si sa che nell'altra Amministrazione venivano indennizzati ad un centesimo l'uno, vale a dire che se un Macchinista percorreva 6000 chilometri egli era sicuro di ricevere 60 lire, inalterabili in tutti i rapporti come l'Adriatica assegna ora 11 lire ogni 1000 chilometri. Qui invece è diversamente e dopo tutte le loro divisioni e moltiplicazioni ne scapita sempre il personale di Macchina. Infatti uno che percorra 6000 chilometri, viene diviso questo ricavo per 3 e rimangono 2000. Di questi sono assegnati 3 centesimi ai primi 1000, 4 centesimi ai secondi 500, e 5 centesimi ai rimanenti; per modo che risultano L. 75; di questi, due terzi toccano al Macchinista, e l'altro terzo al Fuochista. Ecco adnnque che invece di ricevere L. 60, ne riceve 50 soltanti; un Macchinista dei treni merci che percorre 3000 chilometri, riceve L. 20 di chilometraggio. »

« Anche le pernottazioni perchè non esattamente registrate, quando si arriva al giorno 21 che si và a riscuoterle, quasi sempre, se ne trovano 2, 3 ed anche 4 mancanti. Che valgono i reclami? tutto è inutile! sono sbagli dei Commessi incaricati, e l'Ufficio Centrale non ne ha colpa, dicono loro. »

« Le pernottazioni poi vengono pagate secondo che l'individuo abbia appartenuto ad una Amministrazione o all'altra. Infatti i Macchinisti dell'ex Alta Italia ricevono L. 2,80, quelle delle Meridionali L. 2,— e quelli delle Romane 1,60, 2, o 2,40, secondo dove viaggia. Vi sono adunque molti casi curiosi, e ciò è evidente che alcuni Macchinistì dell'ex Romane ricevono meno dei Fuochisti dell'ex Alta Italia; ad esempio uno dopo aver fatto 25 pernottazioni fuori del suo Deposito sulla linea Salerno-Metaponte riceve L. 40, il suo Fuochista, invece, 50. »

« Oh perchè allora il chilometraggio, i minuti, l'assegno combustibile e materie grasse non lo pagano col sistema delle pernottazioni cioè che uno abbia appertenuto all'una o all'altra cessata Amministrazione?

« Perchè gli aumenti di stipendio non sono continuati come stabilivano i Regolamenti prima delle famose convenzioni? »

« Nella pernottazione dove loro conveniva, non fu nulla modificato, negli altri assegni e indennità tutto è stato cangiato a scapito sempre dei Macchinisti e Fuochisti. »

« Per quanto almanacchi col mio cervello, non arrivo a comprendere come si possano ammettere ingiustizie di questo genere e, come non si modifichino queste così chiare, agli occhi dei Superiori. É forse un'articolo del Regolamento che ammette queste cose impossibili? »

« Ê così che viaggia il personale delle locomotive divenuto ormai schiavo, gente da galera, sfruttato, avvilito condannato al martirio lento fisico morale. »

« Se pensassero quei pochi alla responsabilità che gli incombe, alle continue accidentalità che gli succedono al dovere che deve sottostare eternamente, forse cambierebbero le condizioni che l'abbattono. »

« Chi descrive poi i 5 dormitoi dei piccoli Depositi? fa orrore a vederli! Non sono dormitoi quelli, ma porcili, luoghi insalubri contro le regole dell'igiene. Brande sudice, vecchie atte solo a ricovero dei bruti, e non alla miglior classe degli Operai; camere piccole, cosa impossibile di doverci entrare cinque o sei individui in quegli ambienti ove la respirazione è assolutamente nociva alla salute. »

« Ma chi si cura della salute dei Macchinisti? Vadano i signori Ispettori a visitare quei luoghi, vadano i signori Ispettori Sanitari e vedranno da che derivano anche le malattie. Ma i reclami sono inutili, e quì si và di male in peggio. »

« Che si dovrebbe dir poi riguardo agl'aumenti di stipendio?.. Illusione anche questa, quando prima del trattato delle convenzioni si diceva: voi avrete i medesimi diritti, nulla, nulla si cangerà del vostro stato, anzi andrà sempre migliorando. Un Macchinista appena raggiunti i tre anni dall'ultimo avanzamento di classe, era quindi certo di aumento, senza farne memoria ai Superiori, sempreche avesse fatto servizio, per quel tempo, incensurabile. Ora nulla di tutto ciò, poichè vi sono dei Macchinisti, e sono la maggioranza, che dall'anno 1883 non hanno avuto più avanzamento di classe, e ancora non se ne ragiona. Altri invece, e sono quei pochi protetti, dal detto anno al 31 Dicembre 1887, hanno ottenuto già due aumenti. Ripeto che questi sono pochi, ma ci sono, e questi non hanno certamente prestato miglire servizio degl'altri colleghi. Vi sono poi degli esempi d'avvilimento per alcuni, i quali, più anziani hanno tutte le ragioni di lamentarsi. Vi sono dico, di quelli che già Fuochisti quando gli altri erano Macchinisti in classe, e tutt' ora li vediamo o raggiunti o passati con uno o duo aumenti. Vi sono ancora allievi Macchinisti che fecero l'esame nel 1882 e non si ragiona di assumerli nella loro carriera. »

« I Superiori nelle loro scuse trovano l'espediente col dire che chi ha avute 5 lire di multa non ha diritto all'avanzamento; e come è possibile star lontani da queste multe che ogni mese ci capitano per l'uno o l'altro motivo senza conoscere da dove vengano, ne la ragione. »

« Tutte queste ingiustizie; questa freddezza, siamo più che certi non dipendono nè dal Direttore sig. Massa, ne da altri Capi Principali, ma da questi Superiori immediati di questa Sezione, che non si curano di noi. »

Dal canto nostro, non aggiungiamo una parola, impazienti di vedere se, e quali provvedimenti sarà per prendere l'alta superiorità.

—⁂—

Da questa **Milano** d'onde scriviamo, ci pervengono le seguenti linee dell'amico *Schiara:*

« I continui strappi che mensilmente si danno ai già troppo scarsi assegni mi spinsero ad indagare se altre ragioni non intervengono a rendere vieppiù difficile la posizione nostra economica; e trovai, a dire il vero, che due cause eminentemente rilevanti concorrono a renderci difficile una percepizione maggiore di competenze. »

« La significante speraquazione che con dati avente ragione di credere positivi, proverò esistere fra gli assi trainati nelle corse ascendenti delle linee Milano-Chiasso e Milano-Laveno, in confronto di quelle discendenti, è certamente ed inconfutabilmente una delle due cause accennate poichè tal fatto ha per effetto un forte consumo di combustibile che sorpassa in entità l'assegno stesso, senza avere il corrispettivo traino d'assi nel periodo discendente. Credo di non essere citrullo tanto, da lasciar sospettare che con questo io intenda ottennere un aumento d'assi, e tale che equivalga, quelli trainati nelle corse ascendenti, imperocchè è logico quel fatto; ma bensì acciò venga di questi tenuto calcolo meritevole aumentando per la prefata considerazione l'assegno. »

L'accennata sperequazione si osserva specialmente, o meglio in maggior forza nel turno delle locomotive di 2ª Categoria, turno col quale io presto servizio. »

« L'attivazione cbe si verifica dei doppi binari, su molti tronchi di linea, non è senza dubbio la seconda causa, imperocchè diminuendo — e trovo lodevole e logica opera — i ritardi, resta per noi pure diminuito una fonte di guadagni: il ricupero dei minuti di ritardo. »

« A miglior convincimento di quanto più sopra esposi, unisco un prospetto indicante il numero degli assi che mensilmente, e per un semestre, furono trainati da mè sulla tratta di cui sopra. »

MESI di	LINEA Milano - Laveno ASSI trascinati in		Differenza	MESI di	LINEA Milano - Laveno ASSI trascinati in		Differen.
	Salita	Discesa			Salita	Discesa	
Marzo	13846	11563	2283	**Marzo**	4864	4099	770
Aprile	12986	10740	2246	**Aprile**	2512	2392	120
Maggio	11058	10293	765	**Maggio**	3968	3312	656
Giugno	18816	12992	5824	**Giugno**	4026	3380	646
Luglio	17921	11528	6394	**Luglio**	5144	4666	478
Agosto	19564	14659	0905	**Agosto**	4048	3856	192
Totale	94191	71775	22416	**Totale**	24562	21709	2862

—✥—

Nè la voce che da **Savona** ci giunge, ha un' eco migliore. Le ragioni di quei colleghi sono esposte dettagliatamente in un Verbale di una Seduta tenuta fra il personale di quel Deposito. Esse si riassumono: disconoscendo le asserzioni del Cav. *Lampugnani*, lamentando l'insufficente corrisponsione stabilita per le indennità di pernottazione, chiedendo sia allegerito il servizio al personale che lo presta, sulla linea di Ceva.

A questi lamenti, tengono dietro i seguenti: la responsabilità che si adossa ai Macchinisti, titolari delle locomotive, mentre l'uso è cumulativo con altri; l'esportazione del combustibile e materie grasse che taluni praticano dalle locomotive *Sighel*, alle macchine merci, con danno di tutti, le ripetute diminuzioni degli assegni, e altre considerazioni, quali lunghi stazionamenti non rifusi,

suddivisione proporzionale del premio aunuo, cause tutte che intralciano la possibilità di sufficente guadagno.

Un'ultimo reclamo: le riparazioni ordinate alle locomotive, soventi volte non eseguite, e i modi non sempre urbani della condotta di parola di quei sottocapi.

Anche da **Bologna** abbiamo notizie tutt'altro che lusinghiere e, dalle quali manifestasi che mentre noi impugniamo che il Macchinista ferroviario, per la delicatezza delle sue mansioni, necessita ch'egli sia dotato di qualità tali da annoverarsi fra i più abilì e colti Operai, solo e unico modo per ottenere un servizio inaccepibile, nell'interesse comune, l'Amministrazione dell'Adriatica pospone gli Operai ai manovali, nei concorsi d'esame d'idoneità a Macchinista.

Ecco le notizie:

« Gli aumenti non si vedono, e, se dobbiamo credere ai si dice, sono naufragati nelle coste arenose e ardenti dell'Africa. »

« S'è visto, in compenso, l'Ordine N. 88, sul quale dice bene il nostro Presidente, semprechè l'Adriatica non ci prepari qualche tiro birbone, cioè, non abbia ad accorciare i limiti d'assegno delle materie, al punto da rivalersi per una somma maggiore di quella cui sembra ci voglia beneficare. »

« Sono visibili, ad occhio nudo, le punizioni che, per ogni non nulla tempestano il lavoratore. Disciplina ce ne vuole, ma dalla discipina all'oligarchia selvaggia c'è distanza molta. E però ci sembrano eccessive alcune punizioni inflitte, e, addirittura ingiustificata quella di L. 10 applicata ad un Macchinista perchè nella Stazione di Borgo S. Donino non volle accettare l'eccedenza di peso. »

« Circa le disposizioni che accollano al Macchinista, il dovere di accettare l'eccedenza di peso c'è molto a ridire, ma poichè il tempo stringe, saremo brevissimi. »

« Il peso del treno è quello che consente lo sforzo

massimo della locomotiva, colla tolleranza delle cause consuete che provocano lo slittamento. Se così è, come prova il buon senso e i regolamenti, come si può, senza costringere il Macchinista a rallentare la velocità del treno, ragionevolmente pretendere ch'esso traini un peso maggiore di quello stabilito dalla tabella di prestazione e senza produrne ritardi nella marcia? »

« E le disposizioni vigenti presse le stazioni munite di Macchina di riserva, perchè non vengono rispettate?»

« L'Ammiuistrazione è dunque in dolo; ma essa è il lupo, noi la pecora, e, chi pecora si fà, il lupo la mangia,..... cioè, prende la multa. »

« Ma se l'Adriatica viola le sue stesse norme, ubbidisce a quelle degli altri. Infatti, il Congresso ferroviario di Milano, ha, con inusata perspicacia, scoperto, che il personale è tanto più docile, quanto più è ignorante, e, la prelodata Amministrazione, seguendo la massima, ha pensato bene — nel suo proprio, esclusivo interesse, — di inscrivere fra i concorrenti all'esame a Macchinista, 9[10 di manovali, posponendo ad essi, provetti e colti Operai che hanno frequentata la scuola allievi Fuochisti, e da 19 mesi, impalano carbone! »

« Di questo passo si và, ma ignorasi sino a quando. »

Il Governo, ha ceduto le redini da quel fiaccheraio infiacchito che era, e noi siamo passati, come merce venduta, da lui ai banchieri. »

« Ma da banchiere e banchiere, per dieci! c'è differenza, e siccome a farla palese, i grandi della trazione Adriatica potrebbero impararvi qualcosa, trascriveremo le norme vigenti presso la Mediterranea, con preghiera al nostro Presidente di scriverle a grandi caratteri onde sieno maggiormente accessibili anche ai miopi per progetto. »

**« Agli esami non saranno ammessi, di regola, che i Fuo-
« chisti operai. »**

**« Tuttavia possono concorrervi anche i Fuochisti che non
« abbiano la qualità di Operaio, ogni qualvolta, per la loro atti-**

« tudine ed intelligenza, siano in special modo raccomandati,
« mediante certificato dell'Ingegnere Capo della Trazione dal
« quale dipendono. Il nnmero dei Fuochisti non Operai ammessi
« all'esame non potrà però mai essere maggiore di 1|6 del nu-
« mero totale dei candidati. »

« Gli Operai che abbiano preventivamente lavorato per sei
« mesi almeno nelle Officine ferroviarie di riparazione e di mon-
« taggio di macchine, in qualità di aggiustatori o di montatori,
« potranno essere ammessi agli esami dopo aver compiuto, come
« Fuochisti un servizio continuo di 15 mesi. »

« Il tempo di servizio come Fuochista richiesto per le altre
« categorie di operai, non potrà essere minore di 18 mesi, sem-
« prechè però nelle Officine ferroviarie abbiano preventivamente
« lavorato per sei mesi almeno. »

« Finalmente i candidati non Operai, per essere ammessi
« debbono aver fatto un servizio continuo come Fuochisti di
« quattro anni, da calcolarsi dalla data della nomina effettiva. »

« È già troppo 1|6, ma i 9|10 non è peggio?

—⁂—

Nè miglior sole riscalda i compagni di **Foggia**, dove, pare, che le punizioni fiocchino allegramente.

Quei compagni si dolgono di quel signor Capo Deposito per la punizione di lire 9 inflitta al Macchinista *Dalmaso,* perchè dichiarossi ammalato, all'atto in cui venivagli ordinato di partire e, per l'altra di lire 7,50 al Fuochista *Tormenti,* che si dichiarò stanco; entrambi avevano terminato il turno e le operazioni alla locomotiva nel giorno di riposo di cui si voleva privarli.

Pare che l'ordine non sia la massima seguita in quel Deposito, poichè, per aver preferito ordinare di partire piuttosto ad uno che ad altro, e a chi non spettava, piuttosto che a chi tocca di dovere, il Macchinista *Narciso,* subí la punizione di L. 8, e di L. 5 il Fuochista *Fusco.*

Anche per un tal *Maggio* Macchinista a **Foggia** ricevemmo lamenti che, noi non possiamo appagare. Fino

che mancherà quell'attitudine, quel tatto, quell'imparzialità, quel discernimento squisito nella pluralità dei nostri Superiori immediati; fino che la più ampia riforma non spazzi via l'elemento vecchio, noi saremo sempre costretti a rappresentare la parte di Cireneo.

—⁂—

Anche da **Torino** ci segnalano un fatto carino quanto curioso. Si tratta dunque dell'amico *Lardone Melchiorre*, che si è buscato due lire di multa, per aver fatto agganciare la locomotiva di rinforzo al suo treno, ond'essere rimorchiato con doppia trazione, avendo da trainare sulla salita di *Villafranca* — linea Alessandria-Torino — 11 veicoli composti di un totale di 26 assi; mentre al Macchinista *Rua,* sulla stessa tratta, con ugual numero di vetture e soli 25 assi, venne *ordinato* di provvedersi della riserva. La ragione di questo provvedimento è la prudenza che si volle usare stantechè con quel treno viaggiavà *S. E. Crispi;* il che non giustifica punto la ragione della punizione subita dal *Lardone.* O si può, o non si può, ecco il dilemma.

—⁂—

Le Amministrazioni ferroviarie ammettono pel personale il diritto di reclamo, ma, generalmente la considerazione che di esso si fà, appalesa che è un diritto pressocchè disconosciuto, quand' è inoltrato dal subalterno contro il Superiore.

Noi senz' estendere la prova del nostro asserto, portiamo un esempio: il Macchinista A. sporge reclamo contro il Capo Stazione B, perchè, contrariamente alle disposizioni regolamentari, o, se trattasi di personale della Mediterranea, più precisamente alle prescrizioni di cui gli articoli 142, 144, 145 sul servizio di dettaglio, non gli rilascia la modula 411, in compenso e computo del lavoro eseguito. In questo caso il Macchinista non ottiene la reclamata modula e quel Capo Stazione ripeterà il fatto. Il Macchinista può ripetere mille volte il reclamo, ma il Capo Stazione a sua volta ripeterà mille volte l'abuso.

Perche?

La risposta è facile: perchè il Capo Stazione non è stato redarguito o punito. Che se così non fosse Egli, non avrebbe osato ripetere l'errore, e incontrare il pericolo di altre punizioni.

E quel che abbiamo detto per le manovre eseguite senza compenso vale per le eccedenze aganciate ai treni contro l'accettazione dei Macchlnisti e tant'altre cose che troppo avremmo a fare per riferire.

Al postutto, le recidività del Macchinista costano un' occhio, specialmente da tre anni a questa parte.

E fino a quando questo sistema?

—⁂—

Siamo in dovere di fare due rettifiche.

La prima si riferisce al fatto che la punizione inflitta a quel nostro collega del Deposito di **Genova** P. B., per lo scontro di Voltri raccontato altra volta, è di 3 giorni di sospensione e non di L. 5 di mnlta, come dicemmo, il che recaci maggior dolore, sembrandoci che la solerzia di quel Macchinista meritasse lode, se anche non valse a scongiurare un fatto, che l' uso abusivo di segnali prettamente convenzionali usati da quel Capo Stazione aveva provocato.

L'altra la reclama il signor *Giuseppe D.....* di **Verona,** il quale ci scrive che la Superiorità, cognita del fatto da noi deplorato, lo ha costretto a staccare un buono con effetto retroattivo laonde conteggiarle il carbone prelevato nel mese corrente, ma pagato con bono datato pel mese venturo.

E per questo fatto il *D.....* protesta che l'economia allora percepita, non era fittizia, ma reale.

A ciò premesso, onde accontentare il reclamante, egli deve convenire che, non per questo, il fatto del prelevamento sparisce.

—⁂—

Un' ultimo reclamo.

I Macchinisti e Fuochisti cui è stata conferita la no-

mina e la promozione negli ultimi aumenti fatti dalla cessata Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ora dipendenti dell'Adritica, non hanno ricevuto, ne sanno presso chi debbono reclamarla, la lettera di nomina che gli spetta.

E siccome molti insistono perchè credono di essere in diritto di possedere tale documento, noi diamo posto al reclamo perchè sia appagato.

Quando così non fosse, la via più breve, è che i nostri amici si rivolgano al Capo del Commissariato Regio in Roma.

Occorrendo, offriamo d'interessarsi al riguardo.

—❦—

In un Deposito delle Meridionali venne sorpreso un nostro collega colle valvole di sicurezza fissate, e perciò retrocesso a Operaio.

Avendo egli reclamato il rimborso della metà del versato, alla Presidenza Centrale della nostra Società, questa informava quella di Ancoona che se quel Socio fosse alla sua dipendenza, avrebbe presentata al Consiglio, proposta di espulsione.

La Presidenza di Ancona, giusto il concetto espressogli, fece proposta d'espulsione; proposta che quel Consiglio, con lodevole atto, approvò a pieni voti.

Almeno che il duplice castigo valga d'esempio.

—❦—

Un amico ci scrive:

« Non ho potuto leggere la lettera che il collega *Schiara* scrisse alla Presidenza, ma giudicando dal brano ch' essa pubblicò, sento la necessità di un' osservazione. »

« Dal momento che lo *Schiara* ammette che vi sono peccatori ostinati, l'avversione ch' egli dimostra per i mezzi stabiliti dall'Assemblea di Roma contro gli abusi, dà a credere ve ne fossero dei più pratici; e allora perchè non li indica? »

« Non facendolo, parrebbe che egli non ne sappia

trovare dei migliori o di temere quel provvedimento. »

« Questa non è una maligna insinuazione, ma mi viene posta sul labbro da queste sue parole « *Convienmi obbligo schierarmi avversario* ai mezzi proposti...... »

« Dal resto, ormai tutti sono avvisati che la Società invigila, quindi solo chi persiste nell'abuso, può e deve aver paura, di conseguenza l'amico *Schiara* deve convincersi che l'essere avversario ad una salutare sorveglianza da a supporre di aver sempre gli occhi rivolti alla famosa, irruginità spada di Damocle, ch'egli cita per scongiurare la facile rottura del non meno proverbiale filo. »

E noi commettiamo al collega *Schiara*, la risposta.

Il giorno 5 Giugno dell'anno scorso l'ottimo collega *Cagnacci Domenico,* Macchinista delle ex Romane, passato alla dipendenza dell'Adriatica, conduceva il treno diretto da Chiusi a Roma.

Giunto alla Stazione di Portenaccio, urtava colla locomotiva, la coda di un treno merci che ivi manovrava. Il Fuochista, che in quel momento trovavasi sul davanti della macchina venne orribilmente fracellato.

Questo, in sostanza, il fatto, del quale daremo ancora i più minuti particolari.

Il treno merci che nella Stazione di Portenaccio ricevette l'urto e causò lo scontro, come da orario, avrebbe dovuto essere ricoverato sui binari della Stazione di Roma quando in questa vi doveva giungere il treno 7. Ora le disposizioni regolamentari esigendo che ogni cambiamento di incrocio di treni sia avvisato ai Macchinisti, e non avendolo fatto, è circostanza importante poichè faceva ignorare al Macchinista del treno 7 che il treno merci fosse ancora a Portenaccio.

Prima di giungere a questa Stazione la via descrive una curva fiancheggiata da folti cannetti, i quali non permettono, sia pure all'occhio vigile, di scorgere il segnale girevole — disco — che a breve distanza, segni esso la via libera o l'arresto.

Cagnacci, com' è uso del Macchinista che si avvicina ad una Stazione, si assicura della posizione del disco non appena la visuale glielo permette, e accertatosi ch' esso segnava la via libera, prosegue la sua corsa, ma percorsi circa 200 metri, dal disco in parola, s'avvede che ha dinanzi una colonna di carri.

Com' è facile immaginare, egli mette in opera tutti i mezzi a sua disposizione, usando prontamente del freno *Hardy,* fischiò, avverti a viva voce dell' imminente pericolo, il Fuochista — certo *Villoresi* — ma disgraziatamente era troppo tardi, e l' urto avvenne, fatale allo sventurato Fuochista, che morì schiacciato fra la macchina e i vagoni.

Venne fatta l' inchiesta del fatto e dalle deposizioni degli agenti di Stazione e più specialmente da quella del Capo Stazione, sul quale gravava la maggior responsabilità, risultò che il disco si trovava nella posizione di arresto. Interrogato il personale di scorta al treno, nessuno potè affermare nulla, perchè nulla avevano veduto.

L' unico; il solo Macchinista depose con tutta l'energia della verità, che il disco indicava via libera, protestando contro le menzognere affervazioni di detti Agenti.

Il *Cagnacci* è uno fra i nostri compagni più degno di considerazione e di stima, per i suoi illibati costumi, per la condotta irreprensibile, sia come pubblico impiegato, che come privato cittadino; per il contegno dignitoso, che ha saputo costantemente serbare in 25 (venticinque) lunghissimi anni di servizio è infine un' uomo serio degno di fede tanto che ha saputo cattivarsi, oltre la stima dei colleghi anche quella dei Superiori, di più ne avemmo una prova convincente in quella luttuosa emergenza, che mercè gli elogi fatti dal Capo sezione di Roma, sia all' inchiesta Amministrativa quanto in quella giuridica, gli si risparmiò il dolore di essere arrestato.

Ma la sua deposizione, le sue proteste, le specchiate sue qualità, gli ottimi precedenti, a nulla valsero, perchè

dopo tutto il Macchinista non ha neppure il conforto d'aver fede nella maggior parte dei casi.

In seguito all'inchiesta e per deliberazione della Direzione Generale, il *Cagnacci* è stato licenziato.

Intanto il processo s'itruisce; depongono a favore del povero *Cagnacci*, sostenendo la sua affermazione che il segnale indicava la via libera, i Macchinisti Bonanni e Magnani ed una viaggiatrice, certa signora Cesaro, ma il Tribunale attenendosi alle deposizioni dei testi d'accusa assolveva il Capo Stazione — che a noi sembra il solo colpevole — condannando il *Cagnacci* a tre mesi di carcere e 100 lire di multa.

L'avvocato Panattoni, che lo difese, ha interposto appello, e noi, da quella Corte di Giustizia attendiamo con qualche certezza sentenza di assoluzione del povero amico.

Dal canto nostro, quand' anche il Tribunale d'appello, e, cento altri, volessero ritenere colpevole dello scontro di Portenaccio, il collega *Cagnacci*, ci rimarebbe però sempre un dubbio, questo: ma può ragionevolmente, con voce di coscenza e di giustizia, l'Amministrazione ferroviaria, privarlo dei diritti che, egli si è acquisito quale compartecipante alla Cassa Pensione?

Ê questo un dubbio che trasformammo in problema del quale, stiamo ricercando la soluzione.

Questi fatti, dolorosi e le tristi conseguenze che le accompagnano, conseguenze che ci irritano solo perchè la coalizione del personale delle Stazioni, arriva a soffocare la ragione del Macchinista, che è sovente solo a deporre sui fatti che le accadono e dei quali è tenuto responsabile.

E perciò noi vorremmo che le inchieste fossero condotte con quel tatto e quella paziente ed imparziale ricerca del vero che distingue l'onesto magistrato — poichè chi presiede ad esse acquista qualcosa che al magistrato vero, lo avvicina — allora sicuramente, non avressimo a deplorare fatti come questo narrato.

—⁂—

E quì facciamo punto sebbene altri Depositi, — desiderino un posticino in queste colonne — per lasciar posto alla rubrica interminabile dei dormitoi.

—⁂—

A **Modena**, dormitoio coll'accesso in rimessa, pieno di cimici e di pulci con un puzzo straordinario, camera melto ristretta e priva d'aria, materassi in disordine della metà del peso prescritto. Una voltata al materasso ed ecco il lavoro dell'Agente incaricato.

—⁂—

A **Udine**, il dormitorio è in un locale preso in affitto, *provvisoriamente* da ben sei anni. È composto di piccole stanze prive dell'occorrente ventilazione, specialmente quelle del piano terreno dell'altezza di 3 metri circa, tutti i muri hanno traccie d'umidità perchè trincerati da un'Orto attiguo. I materassi poi sono quasi sprovvisti di lana; per manutenzione e pulizia non cè a ridire.

—⁂—

A **Bologna**, dormitoio abbastanza pulito, non occorre altro che si faccia più sovente la battitura dei materassi e la tiratura delle tele.

—⁂—

A **Pordenone**, il dormitoio lascia molto a desiderare. Unà stanza assai sucida i di cui muri sono accanto di una fogna. Sudice le brande, e il materasso del povero Fuochista è da un mese disteso a terra perchè rotta la tela della branda, che non si cambia, e perciò deve trovar riposo fra gl'insetti diversi che gli fanno visita; si è reclamato, tutti scrivono, ma la branda non viene!

—⁂—

A **Porretta-Bagni**, il dormitoio destinato al personale proveniente di Bologna, posto di fianco all'abitato

con due cameruccie, senza il numero sufficente di brande, perchè qualche volta bisogna servirsi nel posto destinato al Personale di Pistoia; qualche strillo di fanciullo, o qualche bussa mantiene svegliati per non allungare troppo i sogni; qualche volta per guanciale bisogna servirsi di qualche pezzo di legno, del resto si dorme penzoloni. Essendo poi tanto freguente la battitura della lana e delle coperte, ne succede che qualche animaluccio cavallerizzo, ha tutto il tempo di moltiplicare. L'incaricato della pulizia non suda certo, perchè fa la fattura del volta, e l'indomani rivolta, senza nemmeno battere la polvere delle coperte.

—※—

Venezia. Un' elogio al signor Capo Deposito, e tutti gli altri dovrebbero servirsi di specchio di questo dormitoio. Peccato sia posto in comunicazione della tettoia e il locale infelice che non troppo a lungo si può riposare per il continuo arrivo di treni.

—※—

Abbiamo il dormitoio di **Treviso,** con una sporcizia indescrivibile, i materassi senza lana, ed insetti a quantità. E quello di **Belluno,** poi oltre all' immondizia è sprovvisto di lumi, in modo che di notte bisogna provvederselo onde evitare di rompersi le gambe o la testa. La lavatura poi, forse per economia di pochi centesimi, invece di eseguirsi a Belluno, ove l'acqua è molto migliore, si fa a Mestre; le coperte e le tele vanno e tornano sulle macchine, perciò, arrivano a destinazione, ossia a Belluno, più tinte e sudice di prima.

All' inverno poi, quando a Mestre per 15 o 20 giorni batte la nebbia non possono asciugare, le distendono sulla caldaia della macchina fissa, e a Belluno, il personale aspetta perfino un mese il ricambio, per riavere delle tele di un colore che a dire il vero è uguale al carbone.

Quelli di **Pontebba, Chiusaforte** e **Cormons,** relativamente a quelli già accennati, sono passabili.

—⁂—

Piacenza. Dormitoio diviso in due rami, uno per la riserva e l'altra pel personale di sosta; è quest'ultimo posto in città in un bel locale, ma mal tenute le brande. Riguardo poi a quello pel personale di riserva non se ne parla. Entrata per la rimessa macchine dove il calore ha tutto il tempo di passare per la porta mai chiusa, dalla scala avvi una gran diramazione difettosa latrinesca che si va a rischio di asfisiarsi entrandovi, tanto è tenuta pulita, questo odore passa nel dormitoio dove persino gli scarafaggi fanno la riserva col personale. Lo coperte poi sono tessuti di ortiche perchè tutta la notte, quella lana così fina, mantiene in movimento. Anche quì l'inserviente volta e rivolta.

—⁂—

Non parliamo di quello di **Torino** perchè verrà presto attivato in un nuovo locale; ma non sappiamo tacere di quello di **Alessandria**, sebbene il signor *Colombero* si sia affrettato a ottennere il restauro, e, non difetti di una discreta manutenzione.

I locali inferiori sono umidi, quelli superiori insuffi-centi a capire un così strabocchevole numero di brande. Onde avviene che, per i miasmi che vi si agglomerano, il personale che vi pernotta, ne esca col mal di capo.

Occorre rammentare che alcuni materassi hanno insofficente lana, e diverse coperte reclamano il ricambio.

—⁂—

Sporchi quelli di **Vercelli** e **Grosseto.**

Si dice che al nuovo Deposito di **Solmona,** il personale sia costretto a trovare alloggio nelle trattorie mancando il dormitorio.

Sono invece modelli del genere, e perciò meritano il nostro elogio i dormitoi di **Milano** Mediterranea; occupano posto fra i buoni qull'altri di **Novara, Pavia, Tortona, Chiasso Luvino**; sono appena discreti quelli di **Gallarate** e **Laveno.**

—⁂—

A **Rovigo**, il locale è discretamente addatto, i materassi però sono uguali al sacco di una recluta di cavalleria, allorchè và al reggimento, la lana si sarà vagliata avvi al posto qualche pò di cotone per pulire le macchine, L'inserviente dorme tranquillo le sue ore del giorno nelle vetture. La compagnia di pulci ed altro di peggio non manca. Non si è mai visto battere ne coperte, ne tele, ne lana e sempre si rivolta, peccato perchè è un bel locale.

—⁂—

A **Padova** poi, è troppo! Non si sà mai chi dorme in branda, ha dormito anche qualche fiaccheraio, fu visto fare le brande, i guarda eccentrica, l'inserviente chi sà dove era. Anche quì i materassi sono vuoti affatto e si può dire che si corica sulle tele. Anche se si vien presi da sonambulismo, o di convulsioni non c' è dubbio andare in terra, perchè si resta incastrati fra due tavole, e li dentro bisogua macinarsi le ossa. La compagnia dei cavallerizzini e dei trottapiano non manca affatto, avvi ancora la musica delle zanzare. E reclamate pure, ma tutti sono sordi. *L' inserviente dorme le sue ore per fare il chilo nelle brande della prima camera, ed ecco il suo lavoro.*

—⁂—

A **Ferrara**, bel locale, mal disposto per la ventilazione, brande in disordine; qui poi nessuno se ne incarica perchè non vi è nemmeno il Capo-Deposito.

Un giorno se non arriva per caso uno con un male ad una gamba, per buttarsi in branda, andavano a rischio di morire in due, asfissiati per il fumo della stuffa e questi furono il Macchinista *Caroli Celso,* ed il suo Fuochista.

Animali saltellanti e compagnia non lasciano dormire e lamentatevi fin che volete ma non si fa altro che voltare oggi, rivoltare domani, i materassi e le coperte; ed ecco la gran fattura dei dormitoi.

COSE DI FAMIGLIA

Perchè gl'interessi tutti prendano cognizione della regolarità ed esattezza con cui procede l'Amministrazione Sociale; ci facciamo dovere di esporre una dimostrazione del movimento, e **Entrate** ed **Uscite** del primo semestre anno corr.

Al 31 Dicembre 1887, il numero dei Soci, era di N. 1425, al 30 Giugno pas., pros., aumentò a N. 1437, di N. 12; infatti si ebbero N. 103 nuovi assunti, N. 52 riamessi, N. 10. Decessi, N. 1. Usciti col rimborso sul versato a mente dell'Art. 24 dello Statuto, e N. 132, caduti morosi; (Veggasi dettaglio nel quadro). Infine: l'ammontare degli incassi avuti per canoni Sociali, importa di L. **21,663,50** che a mente del Vigente Organico Amministrativo spetta un riparto come segue:

Per la Sezione	Mutua	L.	9949,85
» »	Pensione . . .	»	4749,40
» »	Decessi	»	6934,25
		L.	21,663,50

Le spese che si sono sostenute nel Semestre sommano a L. **21,987**, e così ripartite:

SEZIONE MUTUA

Per Sussidi Malattia pagati a N. 61 Soci . . .	L. 7718,—
Assegno 10 % annuo sul versato pagato ai Soci pensionati . . . . . . , ...	» 50,25
Cause Giudiziarie sostenute per Soci.	» 451,70
Diarie in Genere.	» 1015,—
Spese per Adunanze.	» 325,45
Acquisti Mobili.	» 42,—
Affitti dei Locali Sociali	» 995,—
Onorari agli impiegati	» 1910,—
Offerte in genere	» 300,—
Stampati e Oggetti di Cancelleria.	» 445,20
Poste e Telegrammi	» 229,90
Illuminazione, riscaldamento e polizia Locali Sociali.	» 164.80
Spese diverse.	» 339,70
	L. 13,987,—

SUSSIDI DECESSI

Sussidi pagati ai superstiti di N. 10 Soci decessi nel Semestre	» 800,—
	Totale L. 21,987,—

Da questa esposizione di cifre, ne risulta palese che la Sezione Mutua ebbe una maggior *Uscita* di L. **4037,15** e la Sezione Decessi di L. **1065,75**, in confronto del loro riparto imponibile sull'incasso; di modo che, nel movimento di questo primo semestre; la Sezione Pensione, ebbe esaurito, il fondo che le spetta, dalle gravose spese sostenute dalla Sezione Mutua.

Necessita però osservare che lo spostamento delle somme d'ïncasso, che troviamo in questo primo semestre;

non solo, non potrà ripetersi nel secondo semestre, ma siccome, tanto le spese d'Assemblea, quelle d'offerte in genere, e le anticipazioni d'affitto non vi sono più da sopportare in complesso per una somma di circa L. **2000**; il Bilancio consuntivo dell'Esercizio annuale, che comprende i Crediti esigibili dei Soci, e gl'interessi dei Capitali Sociali, senza dubbio, ci presenterà le cifre di molto vieine ai calcoli preventivate nel nostro Organico Amministrativo.

Con tutto ciò però, ci sembra indispensabile una considerazione, che diremo retrospettiva, ma sostanzialmente di una giusta previdenza; poichè consultando il Bilancio dell'anno scorso, primo Esercizio del riparto delle tre Sezioni, abbiamo che la Sezione Mutua ebbe a sostenere la rilevante spesa di L. **27139** mentre la quota che le spettava, era di sole L. **25,824,92** e cioè una deficenza di L. **1314,08.**

E quindi indiscutibile, che le spese impostegli non sono proporzionali alle sue entrate, tenuto conto anche ch'essa deve contribuire, a favore della Sezione Pensione di una parte degli interessi dei suoi Capitali, siabilita in L. **4000,** ogni anno.

Da questi sisultati ne emerge chiaramente, che il riparto delle spese d'Esercizio sia pur ripartito proporzionatamente per ogni singola Sezione, esse dovranno sempre sortire dai cespiti che alimentano i fondi Sociali; e ci manifesta quindi l'impossibilità di costituire la Cassa Pensione nel tempo prefisso, senza che una forte somma gli venga addizionata a quella spettantegli.

Quindi quando non si voglia, rinunciare all'impianto d'una Cassa Pensione, per la vecchiaia; oppure di non protrarre il tempo prestabilito pel suo funzionamento, e giuocoforza diminuire le spese d'Esercizio; provvisto bisogno, che questa Presidenza a ripetutamente tentato di provvedervi, ma senza esito favorevole.

È perciò necessario che le Presidenze Divisionali e i Consigli dei Gruppi si accingano a studiare quale frà i rimedi sia il migliore; e ne sottopongono le loro proposte in merito alla Presidenza Centrale onde questa possa compilare un progetto di modificazioni regolamentari da presentare nella prossima Assemblea Generale.

Quadro del movimento dei Soci

nel 1.° Semestre 1888.

GRUPPI	Soci in corso di pagamento al 31 Dicembre 1887	Soci Entrati		Soci Usciti			Soci in corso di pagamento al 30 Giugno 1888
		Nuovi Assunti	Riamessi	Decessi	Col rimborso sul versato in base all'Art. 24	Caduti Morosi	
Alta Italia .	911	75	23	8	—	79	922
Romane. . .	256	17	12	1	—	28	256
Meridionali .	258	11	17	1	1	25	259
	1425	103	52	10	1	132	1437

Milano, 24 Ottobre 1888.